...ȘI BICICLETA A DEVENIT UN PRODUS AL INDUSTRIEI ROMÂNEȘTI

— În care zi din an e **Ziua bicicliștilor ?** — se interesa, deunăzi, năstrușnicul băiețel Marius Filimon, elev premiant, stîrnit continuu de neastîmpărul de-a afla mereu lucruri noi, chiar mai multe decît i-ar putea spune însuși profesorul Știe-tot, adăugînd, cu candoarea inerentă vîrstei sale care n-a depășit primul deceniu, că el a căutat în calendar și n-a aflat-o în nici una din lunile anului, deși pentru ca nu cumva să-i scape detaliul, a căutat chiar și în lunile de iarnă, cu toate că avea convingerea că o „Zi a biciclistului" n-ar fi putut fi prăznuită în anotimpul rece.

Dar, de, mai știi ?

— Nu, Marius, istețul meu prieten. Nici mama ta atoateștiutoare și nici bunicul tău care răspunde cu răbdare și înțelegere la toate întrebările cu care-i chinui liniștea, nu-ți vor putea indica ziua, pentru că ea n-a fost încă rînduită.

Și nu a fost rînduită pentru că sărbătoarea biciclistului e în timpul Turului ciclist al României și ține mai multe zile în șir. E, de altfel, întrecerea care se bucură de cel mai mare stadion din România, rivalizînd cu cele mai însemnate din lume : șoselele țării cuprinse în itinerar și sute de mii, chiar peste un milion de privitori, înșirați de-a lungul drumului, în plin cîmp, în sate, în comune, în orașe, urmăresc trecerea caravanei și-i îndeamnă pe cicliști.

...Și cum la orice popas de acest fel gîndurile se-adîncesc și în trecutul vremii, frunzărim acum unele file de istorie. Un istoric fără veleități și fără rigurozități cronologice ci, mai mult, fragmente dintr-o prețioasă contribuție la o povestire din trecut, folosind episoade din tradiția orală, acolo unde ea aduce utile completări materialelor din scrierile existente...

CÎNDVA, LA SFÎRȘITUL SECOLULUI XIX...

Nu ne adîncim în timp și nici nu facem un istoric al apariției bicicletei. Nu încercăm să definim nici vechimea primului regulament de circulație în materie. Dar știm că un respectabil cetățean din Sebeș a făcut un strașnic drum pe un velociped, din orașul său și pînă în Germania, de unde s-a înapoiat tot pe velociped, și n-a murit decît după vreo cincizeci de ani de la isprava sa, socotit printre bătrînii urbei natale. Chipul lui surîde cu bunăvoință dintr-o daghеrotipie lucioasă care se păstrează, ca și velocipedul în stare originală, în muzeul orășenesc din Sebeș, județul Alba.

Din Săliștea Sibiului, a purces prin Vama Cucului — pe care pe atît de cutezător și de iscusit o folosea Badea Cîrțan — pe la 1871, copil fiind de 12 ani, acel Dumitru Dumitrescu, adus peste munți și din nevoia de a-și cîștiga existența.

A nimerit la Rîmnicu Vîlcea, în inițiul lui popas pe drumul în care Oltul îi fusese căluză mută, dar plină de înaripate îndemnuri, ucenic în atelierul unui meșter într-ale mecanicii și tinichigeriei.

Și așa a devenit mecanic Dumitru Dumitrescu, așa a intrat el în lumea velocipedului său și velocipedul în viața sa, pentru că-l aflăm organizînd curse cicliste la Slatina și Pitești, consemnat și el printre concurenți. Stabilit definitiv la București, devine personaj de atracție și campionul ciclist al României, recordman și un adevărat maestru în făurirea velocipedelor, — asamblarea lor, firește, din piese făurite de fabricile din străinătate, — un virtuoz în acest ciudat, dar interesant sport al epocii, supraviețuind vremurilor.

Bicicleta se poate mîndri că e azi contemporană cu rachetele cosmice, rezistînd tuturor evoluțiilor și prefacerilor mijloacelor de transport, vitezelor...

...Dar să rămînem în epoca romantică a bicicletei, în anii ei de pionierat și să-i întîlnim pe șoseaua Kiseleff din București, acolo unde mai tîrziu avea să se definească anume acea „alee a velocipediștilor" — pentru a nu stînjeni circulația trăsurilor și a primelor automobile de pe partea carosabilă a șoselei și pentru a feri totodată pietonii de viteza cu care circulau călăreții „calului cu roate" — pe dramaturgul Barbu Delavrancea, e drept, mai înainte de a deveni ministru de justiție, dar încă pe cînd era un fruntaș al baroului, deci o personalitate, pe poetul Alexandru Vlahuță, care-și învingea recunoscuta-i sfiiciune și apărea în public pe bicicletă, pe alt poet, năbădăios și agresiv în viața de toate zilele, Alexandru Macedonski, căruia bicicleta i se potrivea temperamental atît de bine, pe literatul și profesorul Alexandru Odobescu, de la Universitatea din București, ca și pe Alexandru Davilla, autorul lui „Vlaicu Vodă". Toți velocipediști pasionați, ca și prozatorul Constantin Cantilli, animatorii introducerii acestui sport la noi.

Ba, Alexandru Macedonski l-a însoțit în anul 1894 — deci acum 75 de ani — pe Constantin Cantilli într-o cursă pe velociped, de la București la Brașov și înapoi, înfruntînd zloata sfîrșitului de toamnă în care au pornit la o asemenea ispravă, după cum au înfruntat și ciinii satelor stîrniți de ciudata lor arătare, lătrîndu-i pe cei ce călăreau cai cu roate.

O carte apărută sub titlul „Pe velociped între București și Brașov", de Constantin Cantilli — 1894 a făcut deliciul contemporanilor, imortalizînd episodul.

Dar noi nu facem istorie literară. Alte două curse de mare ampioare întregesc letopisețul velocipedist și al sportului românesc.

Un meșteșugar, Alois Pucher, același care a înființat întîiul velodrom, cel de lemn, de la București, în cei din urmă ani din secolul XIX, fost deținător de campionate și recorduri în materie, a plecat de la București la Paris, călărind o bicicletă și acoperind distanța — de unul singur — în 11 zile.

Și la scurt interval, în aceeași vară a blnecuvîntatului an 1900, tot spre Expoziția Universală de la Paris a plecat, călărind o bicicletă anume comandată peste hotare, prozatorul Constantin Cantilli, firește că tot de unul singur, reducînd durata distanței la 10 zile și 6 ore — timp rămas în vigoare pînă în zilele noastre.

Astfel s-a născut cartea „În zborul bicicletei" — descriind peripețiile acestei curse din anul 1900, care a apărut de-abia în anul 1910.

Și tot prin acele timpuri, — o apariție aproape de necrezut : o femeie pe bicicletă. Ieșea în fiecare dimineață, cu rochie lungă, în formă de clopot, cu pălărie cu boruri mari, peste care flori sau fructe artificiale își revărsau culorile printre panglici de mătase sau de catifea ce-i susțineau în legăturile de pe bărbie imensa pălărie ; să n-o smulgă vîntul.

Era vestita Mița — Mița biciclista — care-și urma cursa matinală, din strada Biserica Amzei, unde locuia, trecînd prin actuala Piață Romană, pe bulevard spre Piața Victoriei și-apoi pe șoseaua Kiseleff, pe aleea velocipediștilor, la Hipodrom — actuala Piață a Scînteii — și cale-ntoarsă pe aceeași rută.

Cum să n-o fi admirat bărbații, cum să n-o fi pizmuit femeile, cum să n-o fi bîrfit „foarfeca" — moara cafenelei bucureștene ? O femeie pe bicicletă !

Ei, dar ne-am pierdut în episoadele romantice ale trecutului...

Să ne apropiem, așadar, de zilele noastre.

PRIMELE ÎNCERCĂRI PENTRU CONSTRUIREA UNEI BICICLETE ROMÂNEȘTI

Între cele două războaie mondiale s-a încercat fabricarea unei biciclete românești. Dar posibilitățile industriei indigene erau limitate și nu permiteau realizarea proiectului decît parțial, România fiind pe atunci tributară importului, pentru că în fond, la Mediaș, acele biciclete „Ideal" nu erau decît un asamblaj al unor corpuri parte făurite de noi, cu subansamble provenite din import.

Cadrul, furca, aripile și portbagajul erau românești, butucul din față, torpedoul, șaua, lanțul, pedalele, farul și dinamul proveneau din import, întreținînd continuu servituți valutare pentru industria noastră din acele vremuri.

ȘI, ÎN FINE, O PRODUCȚIE INTEGRAL INDIGENĂ

Industrializarea socialistă a României, progresul continuu al economiei românești de după 1948, au creat condițiile pentru organizarea unei producții susținute și curente, cu mijloace din ce în ce mai mult scoase din sfera importului.

Folosind resursele altor unități din vastul angrenaj industrial al țării, Uzina „6 Martie" de la Zărnești fabrică biciclete într-un complex de colaborare care reunește alte douăzeci de întreprinderi românești.

Poate că s-ar cuveni să le pomenim pe cele mai importante, pentru ca cititorul să-și dea seama că fabricarea unei biciclete nu e de fel lipsită de probleme.

Bunăoară, țevile pentru scheletul bicicletei vin de la Uzina de țevi de la Iași, Uzinele Metalurgice din Cugir asigură lanțurile, întreprinderea „8 Mai" din Mediaș produce anvelope de șa și geanta de scule, Uzina „Victoria" din Florești (Prahova) furnizează anvelopele și camerele de aer, „Policolorul" din București livrează lacurile. Întreprinderea de industrie locală din Brașov fabrică diferite accesorii din cauciuc, iar cooperativa „Metalo-tehnica" din București farul și dinamul, bilele vin de la „Rulmentul"-Brașov, iar comenzile de frînă de la „Industria sîrmei" din Cîmpia Turzii.

Și totuși, fabricarea unei biciclete nu e lipsită de probleme — alte piese, ca și asamblarea și, ceea ce e primordial, concepția și proiectarea originală și, totodată, producția în volum industrial aparținînd uzinei titulare.

UN PALMARES ÎMBOGĂȚIT CONTINUU

În 1954 s-a născut întîia bicicletă românească sub cerul republicii. I s-a dat numele „Victoria" — nici nu se cădea altfel, căci victorie era, într-adevăr, realizarea ei încununînd gînduri și strădanii, aspirații și o vastă investiție de muncă.

Bunăoară, maistrul Gheorghe Mitarcă și Lam Francisc, Ion Călin și Pavel Georgescu, tehnicienii Dan Anghelide și Ioan Balaș, inginerii Carol Csetri și Ioan Vasi pot povesti întreaga istorie a producției de biciclete românești, astfel după cum o cunosc ei ca unii care au participat direct și continuu la dezvoltarea acestei producții.

Primii doi nu mai sînt azi oameni tineri. Au... crescut în vîrstă o dată cu istoricul bicicletei românești și cu fiecare prototip, preocupările, propulsate de pasiune și de un remarcabil devotament patriotic le-au dăruit tot mai mult păr alb.

E neaua vîrstei și a satisfacțiilor în munca lor, aparent anonimă, dar cu strălucite accente patriotice.

Concepția și producția nu s-au oprit. O dată înființată fabrica de biciclete, lucrul se desfășura de zor.

În 1957, pe poarta uzinei brașovene ieșeau biciclete „Carpați", care au început să domine șoselele de la noi. Ba, apreciate calitativ și peste hotare, bicicletele românești au devenit marfă de export.

Cinci ani au ținut afișul și, apoi, noi tipuri au îmbogățit palmaresul producției de la Zărnești; în 1962 „Elegant", „Junior" și „Pionier"; iar în anul următor, în 1963, au apărut „Super", „Felicia", „Turist" și „Diana".

Anul 1966 a promovat „Tohan 28". Și ceea ce se cuvine reținut, „Pionier", destinat copiilor, este un tip de bicicletă care de șapte ani continuă să țină afișul.

3 000 000 DE BICICLETE „FABRICAT ÎN ROMÂNIA"

Cifrele statistice nu sînt chiar întotdeauna aride și obositoare. Dintr-un șir de cifre se poate desprinde nu numai o situație riguros garantată, dar și peisajul unei producții industriale din care nu va lipsi cromatica și chiar poezia...

Bunăoară, la capitolul producție ni se indică, între altele, de către tovarășul Ion Suraru, contabilul șef al uzinei, cifra de 3 000 000 de biciclete. Da, atîtea biciclete au trecut pragul uzinei din Zărnești, pornind în lume.

În unii ani, producția de vîrf a atins chiar și 320 000 de biciclete, după cum merită să se știe că în anul 1954 producția acelor biciclete „Victoria" a fost de numai 3 640 biciclete.

Era epoca de dibuiri, de începuturi, de... încălzire la startul unei lungi și glorioase curse.

Azi, puse în șir, bicicletele produse de uzina „6 Martie" ar putea forma un lanț neîntrerupt de la București la Polul Nord, sau, mai lesne de imaginat, un brîu aproape petrecut de două ori în jurul frontierelor României și, în sfîrșit, cît distanța de la Zărnești la Paris, pe ruta de ducere și înapoiere.

Să frunzărim însă un jurnal de bord în materie de fabricație, pe care ni-l înlesnește, cu calm și cu o bună cunoaștere a lucrurilor, ciceronele nostru Dan Anghelide, încă tînăr dar totuși veteran al colectivului tehnic care concepe, proiectează și făurește bicicletele românești de azi :

...În 1954 ciclul de fabricație al unei biciclete necesita 85 de ore ; azi, acest timp este redus la numai 13 ore, iar pentru bicicleta „Pegas" „un prototip care va aduce României mulți lauri internaționali", cum afirmă cu mîndrie ing. Constantin Sofronescu, directorul general al uzinei „6 Martie" — ciclul de fabricație va reclama numai 10,4 ore.

Acest joc al orelor nu e o simplă consultare a cronometrului. E o călătorie în timp — e gîndirea, studiul, munca a mii și mii de oameni care se străduiesc să îmbunătățească, să ieftinească, să promoveze public, un produs cu largă circulație în consumul intern, ca și pe piețele străinătății.

★

Ne-am interesat, pentru cititorii noștri, despre tot felul de detalii din ciclul de făurire a bicicletelor de la Zărnești, pe care le-am găsit în bună măsură asemănător aceluia al fabricării unui automobil.

Timpul creează uneori divergențe pe parcurs, între concepție și proiectare, între tehnic și economic, între necesar și disponibil, între materiile prime și cele ajunse prelucrate, între uzina producătoare și furnizorii colaboratori, între...

O, dar cîte elemente nu intervin în acest proces de producție care sporește experiența oamenilor dintr-o uzină, an de an, lună de lună, zi de zi, oră cu oră, contribuind totodată la întărirea experienței industriale a țării.

Și bicicletele ies continuu pe poarta uzinei, căci piața românească și cea internațională cere mărfuri...

LA FIECARE MINUT ȘI 36 SECUNDE SE NAȘTE O BICICLETĂ

Procesul de producție este astfel organizat că la Uzina „6 Martie" de pe bandă iese cîte o bicicletă la fiecare minut și 36 secunde.

Amatorii de rebusuri pot face astfel un calcul factice de cîte biciclete produce țara noastră. Rezultatele vor fi revelatoare și e vorba de biciclete care ajută omului să circule, să se deplaseze spre rosturile sale zilnice de viață, să cunoască alți oameni, să afle noul, să întrețină prietenii.

★

Aleile asfaltate ale Uzinei „6 Martie" îndeplinesc, în perioada de lansare a unui produs nou, și funcția de stație de încercări. Aici, pe o porțiune de șosea, se fac probele de anduranță, de stabilitate, de frînare, de viteză, de consum de combustibil, de rezistență la urcuș, de manevrabilitate, de confort, de rezistență la vibrații, de zgomot, de rezistență la șocuri, de rezistență la oboseală, de rezistență la coroziune, de rezistență la intemperii, de rezistență la uzură, de rezistență la fisurare, de rezistență la deformare, de rezistență la ruptură, de rezistență la fluaj, de rezistență la relaxare, de rezistență la fretare, de rezistență la gripare, de rezistență la ardere, de rezistență la explozie, de rezistență la implozie, de rezistență la cavitație, de rezistență la eroziune, de rezistență la abraziune, de rezistență la frecare